

Fiat Panda I



Wnętrze Pandy i możliwości aranżacji – to bardzo mocna strona tego auta. Z przodu zamontowano dwa fotele o rurowym szkielecie i założone maty tapicerskie. Natomiast tylna kanapa miała dwie proste rury nośne, po bokach było kilka punktów mocowań. W standardowym położeniu drugi rząd siedzeń to zwykła kanapa, która według zbyt optymistycznych założeń Fiata miała pomieścić trójkę pasażerów. Po podniesieniu rury na krawędzi siedziska na wyższy punkt, według zapewnień firmy, uzyskiwało się miejsce do przewożenia np. szklanych przedmiotów, zakupów, a także prowizoryczną kołyskę dla dziecka. Ponadto po rozłożeniu oparcia kanapy i przednich foteli mała Panda stawała się sypialnią dla dwóch osób. Kanapę można było także złożyć i postawić pionowo za fotelami albo też wyjąć w całości. Wtedy Panda zmieniała się w małego dostawczaka. Na słowa uznania zasługuje także łatwość załadunku ciężkich przedmiotów dzięki dużej klapie oraz regularnym kształtom przestrzeni bagażowej. Spory kufer Pandy, w standardzie 270 litrów, to także zasługa przeniesienia koła zapasowego do komory silnikowej.

4x4, ogień i sprężyny

Panda podczas swojej długiej kariery rynkowej zyskała wiele ulepszeń oraz dorobiła się bogatej gamy napędowej i wyposażeniowej. Po dwóch latach od debiutu, czyli w 1982 do oferty dołączyła wersja 34 z silnikiem o pojemności 834 ccm i mocą, jak się można spodziewać po nazwie – 34 KM.

- Wkrótce potem zaprezentowano luksusową wersję Pandy, czyli 45 Super, która miała inny przód – metalową osłonę chłodnicy zastąpiła plastikowa z logo Fiata w postaci pięciu skośnych pasów. Ta luksusowa odmiana była wyposażona w grubsze i wygodniejsze siedzenia tapicerskie, miała także bogatsze obicie wewnętrznej strony drzwi. Wersja 45 Super jako pierwsza oferowała skrzynię biegów o pięciu przełożeniach.
- W czerwcu 1983 światło dzienne ujrzała słynna, zaskakująco dzielna w terenie Panda 4x4. Po raz pierwszy w tak małym aucie poprzecznie ułożony silnik przekazywał moc na obie osie. Za opracowanie napędu odpowiedzialna była austriacka firma Steyr-Puch. W Pandzie 4x4 napęd standardowo trafiał na przednie koła, tylną oś dołączano ręcznie. Terenową wersję Pandy wyposażono w czterocyldrowy silnik o pojemności 965 ccm i mocy 48 KM, który pochodził z Autobianchi A112.
- Istotną modernizację, zarówno w wymiarze wizualnym, jak i technicznym, Panda przeszła w 1986. Przód auta zmienił się na wzór tego znanego już wcześniej z wersji Super, a w tylnym zawieszaniu resory piórowe zastąpiono tzw. osią typu omega, na której składała się sztywna, wygięta belka, dwa wzdlużne wahacze oraz sprężyny śrubowe. Rewolucja wydarzyła się także pod maską, gdzie zagościły nowoczesne silniki FIRE o pojemnościach 769 i 999 ccm. Również w 1986 r. paleta silników została rozszerzona o jednostkę wysokoprężną z Fiata 127 o pojemności 1301 ccm i mocy 37 KM.



- 1 Taki „szeroki” zestaw zegarów z kontrolkami przy konturze samochodu to domena późniejszych Pand, po modernizacji z 1986.
- 2 W doboru odpowiedniej pozycji za kierownicą ma pomóc przesuwany fotel z regulacją pochylenia oparcia, ale i tak w Pandzie siedzi się typowo „po włosku”.
- 3 Dobra pojemność bagażnika – 270 litrów, to m.in. zasługa przeniesienia koła zapasowego do komory silnikowej.
- 4 Po złożeniu, a tym bardziej wyjęciu, tylnej kanapy uzyskuje się dużą

- 5 przestrzeń bagażową o regularnych kształtach i pojemności ponad tysiąc litrów.
- 6 Faldach, czyli materiałowy, zsuwany dach to jedna z najbardziej charakterystycznych „opcji” w wyposażeniu Pandy.
- 7 Fiaty Panda to pasja Zbigniewa Sztajnykiera z Warszawy, dzieli się nią m.in. z najmłodszym pokoleniem.
- 8 Po otwarciu maski największą uwagę skupia koło zapasowe, pod nim schowany jest podnośnik.



PRODUKCJA PIERWSZEJ PANDY UTRZYMAŁA SIĘ AŻ DO 2003 M.IN. ZA SPRAWĄ WPROWADZONYCH W 1996 PRZEZ WŁOSKI RZĄD DOPLAT DLA KLIENTÓW, KTÓRZY ZEZŁOMUJĄ SWOJE STARE AUTO I KUPIĄ NOWE.

- Gamę wersji nadwoziowych uzupełniła odmiana Van z metalową dobudówką z otwieranymi na boki drzwiczkami w miejscu tylnej klapy.
- Warto zaznaczyć, że na początku lat 90. Fiat zaczął produkcję Pand z napędem elektrycznym, nosiły one nazwę Elettra. Jednak nie cieszyły się popularnością i ich produkcja trwała tylko do 1993 r.
- Ciekawą wersją była także Selecta wyposażona w bezstopniową, automatyczną skrzynię biegów CVT.

Pandy (jak) z obrazka

Ciemnozielona Panda ze zdjęć z podwójnym faltdachem, czyli materiałowym, składanych „sufitem”, należy do Janka Yankesa Czeładkiego. Auto jest z 1991, napędza je silnik FIRE z jednopunktowym wtryskiem paliwa o pojemności 1108 ccm i mocy 51 KM. Auto to wersja Selecta – mówi właściciel – jednak jeden z poprzednich użytkowników zastąpił skrzynię CVT tradycyjną, manualną skrzynią o pięciu przełożeniach, prawdopodobnie z Fiata UNO. Auto ma 195 tys. km przebiegu i jest używane na co dzień. Kolejna Panda – z relingami dachowymi – należy do Tomasza Kuciuna z Olecka. Jest z 1998, ma silnik o pojemności 899 ccm i mocy 39 KM. To jednostka na monowtrysku paliwa, montowana m.in. w Fiatach Seicento, z 5-biegową skrzynią. Panda jest w wersji Hobby, posiada m.in. elektryczne szyby i centralny zamek. Przebieg to ok. 120 tys. km, 14-calowe felgi pochodzą z młodszych modeli Fiata. Pan Tomasz użytkuje Pandę od ok. 8 lat. Trzecią, jasnozieloną Pandą ze zdjęć jeździ Zbigniew Sztajnykier. To wersja Young z 2001 z silnikiem FIRE 1,1 już na wielopunktowym wtrysku paliwa o mocy 54 KM. Skrzynia ma oczywiście 5 biegów. Pan Zbigniew Pandami jeździ od wielu lat, tę ze zdjęć ma od 6 lat, a jej przebieg to ok. 90 tys. km. Ostatnia, szara Panda z naszej sesji należy do córki pana Zbigniewa – Idy Sztajnykier. Auto jest z 1991, to wersja z litrowym silnikiem 1000 CLie o mocy 45 KM na jednopunktowym wtrysku paliwa. Skrzynia ma 5 przełożeń, przebieg według wskazań licznika to 103 tys. km. Auto w rodzinie państwa Sztajnykierów jest od około 2 lat, pieszczotliwie nazywane jest „Szmacianką” z uwagi na dwuczęściowy faltdach.

Kandydat na klasyka?

Obecnie Panda pierwszej generacji walczy o status youngtime i szacunek w świecie klasycznej motoryzacji. Póki co, największe uznanie zdobyła najbardziej wszechstronna odmiana 4x4. Pandz. trudno będzie uzyskać status tak kultowego auta jak np. urokliwy Fiat 500. Przy nim jest znacznie poważniejszym samochodem, który bardziej niż serce skrada rozum. Pandy z silnikami FIRE są zrywne, mało palą i stanowią ciekawą propozycją dla osób, które chciały mieć oryginalne „klasyczne, mechaniczne” auto. Surowość i prostota Pandy albo się znienawidzi, albo pokocha. Największym wrogiem auta jest korozja. We Włoszech Pandy do dzisiaj są w codziennym użytku, zarówno w dużych miastach, jak i w prowincji. Jeżeli chcecie kupić Pandę, to najlepiej szukać jej w Niemczech lub w Holandii, w tych krajach ceny są niższe niż we Włoszech – twierdzi Zbigniew Sztajnykier. Dodaje, że w Polsce ceny wahają się od 1 tys. zł za skorodowane auto, którego remont jest bezzasadny, do 3 – 5 tys. zł za przyzwoity egzemplarz do jazdy. Za granicą przednionapędowe auto w słabym stanie kosztuje między 500 a 1 tys. euro, w dobrym – od 1 do 2 tys. euro. Wersja 4x4 z końca produkcji to już wydatek od 2 do 4 tys. euro.

